

penchant au commandement (pratique ou idéologique) et d'avoir le goût et le sens de l'action révolutionnaire. Pascal avait ces qualités.

Il est absurde qu'il soit mort sans avoir eu le temps de vivre comme il l'entendait. Absurde que ses idées et son action n'aient pas pu trouver le champ qui leur convenaient. Avec mes camarades, je garde le souvenir d'une grande personnalité révolutionnaire ; en moi-même, je garde celui de l'ami irremplaçable.

Claude LEFORT.

NOTES

LA GREVE DES CHEMINS DE FER DE MARS 1951

LA VAGUE DE GREVES DE MARS

Débutant par l'arrêt du travail à la R.A.T.P. le vendredi 16 mars, les grèves s'étendirent rapidement aux Chemins de Fer, au Gaz, à l'Électricité et aux Cars routiers. Le Gouvernement dût céder et le salaire minimum vital fut augmenté de 11,5 %.

Depuis la fixation du minimum vital en novembre 1950, l'augmentation du coût de la vie avait été de 15 à 17 % environ et le chiffre retenu à ce moment représentait lui-même une baisse considérable des salaires réels par rapport à l'époque précédente.

Ainsi, l'accroissement des préparatifs militaires en abaissant le niveau de vie des ouvriers le rend moins compressible et les luttes en sont d'autant plus acharnées.

La portée de ce mouvement qui ira en s'accroissant d'une manière générale jusqu'à la guerre doit être envisagée sur plusieurs plans.

Sur le plan des luttes ouvrières, les grèves de mars 1951 marquent le début d'une période de luttes en quelque sorte primaires mais irréductibles. Les ouvriers dépouillent leurs revendications de tout ce que les staliniens ou les réformistes y avaient ajouté de politique, d'étranger. Ils ne revendiquent plus autre chose que des salaires plus élevés.

Pour le patronat et le Gouvernement, la liberté de manœuvre qui leur permet encore de céder dans un secteur au bon moment et de manier alternativement les concessions et la répression a tendance à diminuer. Les conflits sont de plus en plus réglés par la force.

Quant aux organisations liées à la bourgeoisie ou au Gouvernement, l'audience ouvrière qu'ils ont encore baisse peu à peu et leurs tentatives de pallier cette perte d'influence (entrée des socialistes dans l'opposition, démagogie revendicatrice, etc...) se heurtent à leur intégration dans le système bourgeois.

La situation des organisations staliniennes est plus complexe. D'une part l'intégration des luttes économiques dans leur stratégie entraîne une politisation de ces luttes qui est en contradiction avec le contenu élémen-

taire que les ouvriers leur donnent ; d'autre part, la bureaucratie stalinienne bénéficie de son opposition réelle à la bourgeoisie. Toute une partie négative de leur action peut encore paraître valable à la classe ouvrière dans sa lutte contre le capitalisme bourgeois. Les possibilités de manœuvre qui leur restent trouvent ici une base objective. Cette confusion des buts est utilisée à fond par les staliniens qui ont besoin plus que jamais de renforcer leurs liens avec la classe ouvrière. Mais les luttes actuelles contiennent déjà cette dualité des objectifs finaux. L'abandon des mots d'ordre politiques au moment de la grève est une concession des staliniens. Ce n'est pas une modification de leur programme. Et de telles concessions seront de moins en moins possibles à mesure que les besoins militaires se feront plus précis.

En résumé, l'évolution générale de la situation en mettant un grand jour le rôle de l'Etat et des organisations réformistes ne renforce pas d'autant le camp de la bureaucratie stalinienne. Les bases pour une critique ouvrière du stalinisme doivent être cherchées dès maintenant dans les luttes des travailleurs.

LA SITUATION SYNDICALE A LA S.N.C.F.

La structure de la S.N.C.F. qui groupe les professions les plus diverses dans plus de 15.000 établissements séparés (gares, dépôts, ateliers, services centraux, etc...) nécessite une organisation ouvrière de type classique une charpente forte et centralisée donc très bureaucratisée. La lutte ne se conçoit dans un ensemble aussi bien intégré que générale et il y est peu laissé à l'initiative de la masse.

Le mouvement syndical est fractionné en une dizaine d'organisations : La Fédération G.G.T. (de 160 à 180.000 adhérents), la Fédération C.F.T.C. (40 à 50.000 adhérents), la Fédération F.O. (environ 20.000), la Fédération Autonome des Cadres (environ 10.000), le S.I.P.D. (C.G.C.) (environ 5.000), la Fédération Autonome des Mécaniciens et Chauffeurs (environ 2.000), la Fédération des Travailleurs du Rail (C.N.T.) et différents autres petits groupements plus ou moins jaunes, tels que la C.T.I. gaulliste, l'Union des Cheminots, etc...

Les plus importants de ces syndicats rivaux se font une concurrence démagogique et électoraliste qui culmine tous les deux ans lors des élections de délégués du personnel.

Mais la pression de leurs adhérents et leurs propres mensonges les obligent à un langage unitaire et à des manœuvres multiples sur l'unité d'action.

A la veille de la grève, la Fédération C.G.T. orientait sa propagande d'une part sur les thèmes habituels de la paix, d'autre part sur l'unité d'action, la revendication du salaire de base à 21.000 francs, la réduction partielle de la hiérarchie, l'Echelle Mobile, la suppression des abattements de zones. La Fédération C.F.T.C. avait des revendications analogues en matière de salaire. F.O. réclamait également une augmentation générale des salaires (départ hiérarchique à 20.000 francs et l'Echelle Mobile) mais refusait catégoriquement toute unité d'action avec la G.G.T. (1).

(1) A noter un oubli regrettable dans son organe bi-mensuel *Le Rail Syndicaliste*. Ce journal qui se distinguait l'habitude par sa démagogie antibureaucratique omettait, le 15 mars, au moment où le problème allait se poser sur le tas, de traiter son thème favori : « La réduction de la hiérarchie ».

Les Cadres Autonomes, le S.P.I.D., les Autonomes roulants etc... mettaient l'accent sur leurs revendications de catégories et en particulier sur l'extension de la hiérarchie des salaires

LE DEROULEMENT DE LA GREVE

La grève débuta le 19 mars par une coupure de courant électrique sur la région ouest. L'intervention de militants de la C.G.T. en un point et à un moment décisifs, la participation des dirigeants locaux aux différents échelons et leur rôle prépondérant dans l'organisation de la grève ne laissent pas de doute sur le rôle joué par la C.G.T. dans le déclenchement de l'action.

Pourtant, lorsque les syndiqués de base demandaient aux chefs de donner l'ordre de grève, il leur était répondu que la G.G.T. ne pouvait se désigner à la répression en donnant seule la directive. Or, il est certain que s'ils en avaient eu le désir, les dirigeants cégétistes auraient couru ce risque et d'ailleurs, plus rien ne s'opposait à cette intervention après que la C.F.T.C. et F.O. eurent lancé leur ordre de grève. En fait, malgré la mobilisation de leurs militants et la propagande qu'ils firent autour de la grève, ils laissèrent le mouvement suivre son cours sans trop s'émouvoir. Cela leur permit d'entretenir une agitation assez superficielle quelque soit son étendue, de « coller » aux masses, d'exprimer partiellement leurs revendications, mais en même temps d'éviter de poser dans toute son ampleur le problème des revendications ouvrières.

Cet attentisme se trouva dans une certaine mesure contredit par l'ardeur des employés à entrer dans la lutte (2). La spontanéité avec laquelle le personnel de la S.N.C.F. répondit aux incitations à la grève surprit tout le monde : Direction, Ministre et Syndicats. Le 22 mars la grève était quasi totale.

Dès le 20 mars, le Gouvernement commence à s'inquiéter du sort des travailleurs. Il décide de réunir d'urgence la Commission Supérieure des Conventions Collectives et tente de s'accorder avec la C.F.T.C., F.O. et les Cadres Autonomes. Les négociations échouent malgré la bonne volonté des représentants de ces organisations. L'ordre de grève est lancé par F.O. et la C.F.T.C.. Le Ministre des Transports commence à procéder à la réquisition de 30.000 cheminots. Mais le sens socialiste et chrétien des gens du Gouvernement et des Syndicats finit par triompher. En un jour la Commission Supérieure des Conventions Collectives fixe l'augmentation du coût de la vie à 12,50 %, ce qui détermine une augmentation de 11,5 % du minimum garanti. De plus, le Gouvernement autorise la S.N.C.F. à discuter la Convention Collective avec les Syndicats. Ce qui signifie, dans l'immédiat, que les salaires ne seront plus fixés unilatéralement par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. représentant les décisions du Ministre des Transports, mais par un accord entre le Conseil d'Administration et les organisations syndicales. Nos « porte-paroles » des cheminots ne restent pas inactifs de leur côté, et leurs efforts aboutissent le 24 mars à la signature d'un protocole d'accord entre le Ministre, les représentants de la Fédération F.O. et ceux des

(2) C'est à la même époque que se place l'intervention du responsable C.G.T. chez Renault pour sauver « les camarades qui parlent de débrayer ».

Cadres Autonomes. Ce protocole prévoit une augmentation des salaires de 1000 francs, hiérarchisée avec minimum à 1.800 francs, les abattements de zone sont maintenus à 15 % et il n'est pas question d'échelle mobile. F.O. et les Cadres Autonomes satisfaits donnent aussitôt l'ordre de reprise. Les Mécaniciens-Chauffeurs Autonomes et la C.F.T.C. se résignent et donnent également l'ordre de reprise dans la matinée.

Entre temps, le mouvement a stagné. L'enthousiasme du début s'est montré incapable de surmonter durablement l'avalanche des réquisitions individuelles et l'absence d'ordre de grève de la C.G.T. Le 26 mars, la circulation était à peu près normale sur l'ensemble de la S.N.C.F.

Il apparaît donc bien qu'en lançant son ordre de grève de 48 heures, F.O. n'effectuait pas seulement une manœuvre démagogique destinée à redorer son blason : d'une part elle fixait par avance la reprise pour le moment crucial où la première désaffection entraîne l'effritement progressif du mouvement tout entier ; d'autre part, elle repoussait un accord interfédéral et aidée par l'ordre de grève de la C.F.T.C., elle renforçait les tentatives d'isolement de la C.G.T. dans sa position de grève non déclarée.

Ainsi l'attentisme stalinien trouva son complément dans la volonté des bureaucrates réformistes d'assurer la direction formelle de la grève.

COMITES DE GREVE ET UNITE D'ACTION

Les champions staliniens de l'unité d'action firent un grand tapage autour des Comités d'Unité d'Action. En fait, ces Comités n'existaient pas avant la grève et aucun Comité de Grève ne subsista sous la forme de Comité d'Unité d'Action par la suite (sauf sur le papier et dans le défilé du 1^{er} Mai).

La bataille fut dirigée localement par des Comités de Grève bureaucratiques formés de responsables des différents syndicats « élus » au cours d'assemblées générales et complétés par quelques représentants de la « base » et quelques « inorganisés » (ceux qu'on tient en réserve pour les grands jours).

Ces Comités de Grève se trouvaient face à des problèmes revendicatifs d'ordre national. Il fallait rattraper un retard des salaires de plusieurs mois sur le coût de la vie et permettre à la masse des employés de chemin de fer de recevoir au moins ce minimum vital dont ils étaient frustrés (un homme d'équipe à l'échelle 2 gagnait 16.800 francs à Paris à 13.300 francs dans nombre de localités de province, salaire net y compris prime moyenne de productivité). Il apparaissait nettement qu'une augmentation était nécessaire immédiatement et par priorité pour les salaires les plus bas. Le mouvement contre la hiérarchie qui avait forcé les dirigeants de la C.G.T. à composer sur ce point allait en s'amplifiant et il était fréquent d'entendre de la part des membres du parti communiste d'amères critiques contre la hiérarchie.

Les Comités de Grève ne discutèrent pas ces problèmes. Ils se contentèrent de reprendre les mots d'ordre élaborés par les bureaucrates syndicaux. C'est-à-dire essentiellement les mots d'ordre de la C.G.T.

Il n'y eut donc pas unité des organisations syndicales dans l'action. L'unité à la base préconisée par les staliniens ne se transforma pas en « débordements » de la C.F.T.C. et de F.O. (un indice en est la stabilité remarquable des résultats aux élections de délégués du person-

nel, un mois plus tard, par rapport au scrutin de 1949). Enfin, il n'y eut pas de cette « Véritable Unité d'Action » qu'agitent certaines tendances oppositionnelles : nulle part les ouvriers ne se réunirent pour définir à partir des programmes des différents syndicats un ensemble revendicatif commun et pour forcer les bonzes à l'appliquer.

On vit au contraire les cheminots suivre des mots d'ordre très élémentaires communs à toutes les organisations, accepter les dirigeants syndicaux (C.G.T. surtout) mais cela dans la stricte mesure où étaient défendues — réellement ou d'une façon mystifiée — leurs propres revendications. Les cheminots se battirent pour leurs salaires, sans que cela entraîne leur adhésion aux buts généraux et finaux des différents syndicats.

Les revendications qui unissent les travailleurs en lutte ne peuvent former un programme d'action. Elles doivent être précisées et intégrées dans un ensemble à la fois économique et politique et c'est là justement que commencent les divergences entre les ouvriers et les directions syndicales. La voie des ouvriers révolutionnaires ne se trouve donc pas dans une lutte stérile pour « l'Unité » mais dans le soutien et la propagande pour une action vraiment autonome de la classe.

L'impossibilité de toute unité d'action durable entre les syndicats doit être comprise comme un facteur tout à fait positif dans l'évolution de la conscience prolétarienne. Si l'unité entre les syndicats avait pu se faire, par exemple si la convocation par la C.G.T. de délégués des Comités de Grève à la Grange aux Belles avait réussi (F.O. et la C.F.T.C. acceptant) le Comité Central de Grève ainsi formé n'aurait alors représenté qu'un cartel interfédéral de direction de la grève. L'expérience de juin 1947 montra déjà ce qu'une telle unité signifie pour la masse des cheminots : la grève qui était partie spontanément de Villeneuve-Saint-Georges fut rapidement coiffée par les syndicats qui réalisèrent un mouvement réellement total (les grands patrons en grève) mais aussi totalement bureaucratisé, dirigé « de l'extérieur » et mystificateur dans ses résultats qui furent le rétablissement de la hiérarchie d'avant-guerre.

En résumé, la grève des chemins de fer de mars 1951 fut une lutte économique élémentaire dans son but et dans sa forme. Les cheminots ne mirent clairement en question ni les méthodes, ni les mots d'ordre des organisations traditionnelles. Cependant, les syndicats ne purent obtenir leur confiance et les duper que dans la mesure où ils reprirent (même déformé et amputé) l'essentiel de ces revendications élémentaires.

En obligeant les bureaucrates de la C.G.T. à retirer leur propagande sur la paix, les cheminots manifestèrent ce refus des mots d'ordre étrangers à leur lutte de classe. Un autre point où l'obstination des ouvriers a mis en échec la volonté des bureaucrates est le problème de la hiérarchie.

Pour le moment, la masse des cheminots fait encore la critique de la hiérarchisation des salaires d'une manière négative. Mais c'est une critique pratique sur laquelle les propagandes n'ont aucune prise. Les cheminots se rendent très bien compte que l'extension de la hiérarchie aboutit à un écrasement des salaires les plus bas. Ce n'est que peu à peu qu'ils en découvriront toute la signification. Il appartient aux ouvriers d'avant-garde de hâter ce processus et cette tâche d'éclaircissement théorique est intimement liée à leur intervention pratique dans les luttes.

G. PETRO.